

〔論文〕

米国西海岸3都市の公共空間活用の変化要因分析

——サイドウォークカフェ活用を中心とした15年間（1997/2012）の変化——

井澤 知 旦

名古屋学院大学現代社会学部

要 旨

本研究は市民生活の質を規定する屋外の公共空間活用，とりわけ歩道上のオープンカフェを分析対象として，サンフランシスコ，シアトル，ポートランドの米国西海岸3都市において，1997年の実査分析を踏まえ，2012年の15年間にどのように変化したのか，またその要因は何かを明らかにし，日本で公共空間を活用するうえでの指針を得ることを目的としている。欧州3都市を対象とした本論集第51巻第2号の続編である。分析の結果，第一に歩行の持つ意義（地域活性化，健康増進，犯罪防止等）を明らかにしたうえで，歩行環境の改善のために道路空間利用の促進を図っていること，第二に多様な道路空間活用をめざし，道路空間の再配分まで及んでいること，第三に簡素な手続きや活用の多様性を担保する一方で，公共性を踏まえて社会的弱者に配慮した空間整備を行っていること，が明らかになった。米国でも欧州と同様に，時代の要請や利用者の要望に応えることで，公共空間活用の量的拡大と質的充足をもたらしていると言える。

キーワード：公共空間，サイドウォークカフェ，パークレット，テーブル&チェア，設置ルール

A Study on Activities at Public Space at 3 Cities in U.S.A.

——Analysis on the Change Factor of Sidewalk Café Use between 1997 and 2012——

Tomokazu IZAWA

Faculty of Contemporary Social Studies
Nagoya Gakuin University

発行日 2015年7月31日

1. はじめに

1.1 問題の所在

本論文は、本論集第51巻第2号で公表した「欧州3都市の公共空間活用の変化要因分析～オープンカフェ活用を中心とした15年間（1997/2012）の変化～」の続編にあたる。問題の所在は、すでに述べたが、それを要約すると次のとおりである。

日本では、明治の近代国家形成にむけて、列強の欧米諸国に追いつき、追い越そうと膨大な税金を投入して「官」主導で道路、鉄道、港湾などの国土インフラを整備してきた。それは第二次世界大戦後の1970年代まで続いてきたが、国家の財政難のなかで投入額は減少してきている。日本では公共空間が「官」により建設され、同時に管理されてきたため、公共空間の「公共」は「官 / 行政」を意味することになる。他方で欧米に目を転ずるならば、公共空間の「公共」は「大衆」であり、「官 / 行政」が管理はするものの、利用にあたっては一定ルールのもとで、非常に豊かな屋外生活を市民は享受している。

日本では道路・公園・河川等の公共空間は市民や企業にとって身近な空間であるが、それを本来の目的を超えて利用するとなると管理者の許可を得なければならない。管理する側（官 / 行政）と利用する側（市民・企業）との利用意識においてギャップが拡大してきている。一部で公物管理の規制緩和が進んできているものの、地域ニーズに合わせた管理・運営が実現するには至っていない。

そこで、本論では、米国西海岸3都市における公共空間の管理運用実態について、1997年と2012年の2時点の比較から、時代とともに公共空間の活用がどのように変化してきているのかを、社会的ニーズと行政の対応関係から把握することによって、今後の日本において公共空間を管理運営するにあたっての指針を得ようとするものである。

1.2 研究の目的

今回は米国西海岸の3都市（サンフランシスコ・シアトル・ポートランド）の公共空間の活用、とりわけオープンカフェの活用実態を通じて、前回調査を実施した1997年から今回実施した2012年の15年間でどのように変化したのかを明らかにするものである。

1997年以降、米国では財政の崖といった経済環境を経て今日に至り、公共空間を取り巻く環境は大きく変化してきている。特に2012年調査では、1997年調査では見られなかった道路の空間再配分（例えば、車道空間の小公園化など）についても言及する。

1.3 研究の方法

調査方法として、2012年の夏に欧米におけるオープンカフェをはじめとする公共空間の活用の変化を把握するため、1997年調査と同様に米国西海岸のサンフランシスコ（カリフォルニア州）、ポートランド（オレゴン州）、シアトル（ワシントン州）の3都市を訪問し、オープンカフェ等の運用実態と15年間の変化について、現地調査（観察および写真撮影）と自治体（担当部署）ヒアリングを実施した。この3都市は、欧州都市と同様に気候条件の相違（緯度の変化）を比較する意味も込めて

いる。

2 サンフランシスコ

2.1 概況

サンフランシスコ市は米国西海岸のカリフォルニア州のなかでロサンゼルス（386万人/2012推計）、サンディエゴ（134万人/2012）、サンノゼ（98万人/同）に次いで人口が多い都市であり、80.5万人（2012年 面積127km² 都市圏人口で434万人/2010）を擁し、全米でも12位の人口規模を誇る。名古屋市の市域面積は326km²、人口227万人（2014）なので、面積・人口ともサンフランシスコ市は名古屋市の1/3強となる。

サンフランシスコは年間に1,620万人の観光客（日帰りを含む）が訪れる観光都市である。地元のホテル、レストラン、各種販売店、アトラクション、文化施設などに年間85.2億ドル（当時の相場1\$ = 105円として8,946億円 2008）を観光客がお金を落とし、そのうち5.3億ドル（同557億円 2008）が市や郡に税金として入る。

2.2 公共空間の見直しと歩行者戦略

(1) 公共空間の見直し

2005年6月にサンフランシスコ市は世界環境デイのホストシティを担い、世界60都市のなかから最高の実績を残している都市として認定された。公共空間を歩行者や環境のために活用していくために、次の事業（Programs）と基準（Standards）が用意されている。全体的な街路のコンセプトは、利用者により設計され、運営されていることを想定し、人々の居場所の創出、社会的交流の改善を図っていくものとしている。そこでは大きく、「①街路政策と事業」として1つの計画と4つの事業、「②緑の都市基盤条例とガイドライン」として4つの取組みが用意されている。（表1）

その具体的なイメージとして、自転車専用道の整備、車道の縮減、バスレーンの設置、中央分離帯の樹木と下生え、街路樹とプランター列、歩道端の円形化と横断歩道の中之島などが想定されている。

(2) ウォーキング都市をめざす歩行者戦略¹⁾

サンフランシスコ市の昼間人口は100万人近くあり、移動の手段のうち、自動車が61%で最も多く、それ以外では歩行が17.5%、公共交通機関が17%、自転車3.5%、タクシー1%であった。自動車利用のうちの1/4は1マイル（約1.6km）以内の移動で、これは大人が容易に歩いていける距離であるため、自動車から歩行への転換が課題となっていた。

そこで市はウォーキング都市をめざすべく、歩行者戦略を2013年に打ち立てた。この戦略の目標は次のとおりである。

- ①歩行者の事故による重傷や致命傷を2016年までに25%、2021年までに50%を減少させること
- ②歩行者の事故傷害に関わる地域間の不平等をなくすこと
- ③歩行を増やし、2021年までに1マイル以下の短距離自動車移動を25%減らすこと

表1 公共空間の活用見直しのための計画・事業

| タイトル | 内容 |
|---|--|
| ①街路政策と事業 | |
| • Better Streets Plan より良き街路計画 | 通行権の確保にむけて、豊かな造景、照明、緑化がなされたオープンスペースの連続化を図ること。具体的には、街路と歩行者の環境の設計・整備・維持管理についての基準やガイドライン、実現のための戦略を明記している。 |
| • Great Streets Program すばらしい街路事業 | 歩行者照明、街路樹の植栽、横断歩道対策、歩道の円形化、自転車専用道路と駐輪ラック、公共空間でのアート、屋外家具、雨水管理、歩道の拡張、中央分離帯の拡張と植栽を実施する事業である。 |
| • Pavement to Parks Program P2P 舗装から公園への整備事業 | 舗装された街路を憩いの場としての小公園に転換する事業であり、プラザ（広場）の整備、低未利用地の活用、パーキングレーンの公園化（パークレット）するものである。 |
| • Sunday Street Program 日曜街路事業 | 自分の住んでいる都市を楽しく知るために、日曜の朝に、年6回いろいろな居住地で街路を開放して、散策やサイクリング、スケート、太極拳などが行われる。 |
| • Alleyway Improvements Program 裏通り改善事業 | チャイナタウンの裏通りを通行止めにて、様々なイベントを実施するプログラムである。 |
| ②緑の都市基盤条例とガイドライン | |
| • Green Landscaping 緑の景観 | 駐車場や樹木を通じて健康的で豊かな植栽を確保することや駐車場の透水性を高め、気候に適した植栽を施すことで水利用を減少させ、フェンスの改善、すなわち新たに区画される自動車利用区域に使用される観賞用フェンスを設置することを実施する。 |
| • Stormwater Design 雨水設計 | サンフランシスコ湾の汚染を減少させるために開発や再開発にむけた雨水設計ガイドラインを設けた。 |
| • Pervious Pavement 透水性舗装 | 透水性の舗装を促進する。 |
| • Trees & Sidewalk Landscaping 木々と歩道造景 | 樹木の植栽や歩道での造園は健康的な都市を創出し（大気汚染緩和、二酸化炭素の固定化、水の涵養、都市自然の提供）、事業者にも資産価値上昇の恩恵を与え、安全性を高めていく（安全運転の奨励、自動車交通と歩行の緩衝帯、暴力やゴミ、落書きの抑制）。 |

出典：Fuad Sweiss 「“How You Can Rethink Your City’s Public Realm”」 Department of Public Works/City & County of San Francisco 2010.8

④高品質な歩行環境を提供すること

そのなかで、少なくとも9つの広場の改修や設置（年1ヶ所は導入）を行い、年間20ヶ所の導入をめざすパークレット（後述）の提案を実現するとともに、2021年までに閉鎖された横断歩道を再開することを主要戦略の一つにあげている。

2.3 歩道のゾーニングと比較

(1) 1997年時点の歩道の利用区分

1997年時点では歩道部分は3つのゾーンに分けられる。

- 1) 歩行者ゾーン(最低6フィート。以下ft)…2)と3)に挟まれたゾーン→2012年時点では通行帯ゾーンと呼ぶ
- 2) 車道隣接(カーブ)ゾーン(3~最大6ft)…車道と接する側の歩道部分→2012年時点では屋外装備ゾーン+縁ゾーンと呼ぶ
- 3) ビルディングゾーン(3~最大6ft)…建築物と接する側の歩道部分→2012年時点では建物前面ゾーンと呼ぶ

優先順位は1) 2) 3) の順である。

すなわち、①基本街路の標準型の場合(最低条件として10ft, 望ましくは12~14ftの歩道を有し, 歩道の最低水準を維持すること), 最低6ftの歩行者ゾーン, 4ftの車道隣接ゾーン, 4ftのビルディングゾーンが確保される。

歩道部分が14ft以上あれば, それを超える分を街路の条件に合わせて各ゾーンを広げることになる。

さらに③特定街路の標準型の場合(目的的に利用される街路であり, 調和した18ft以上の広い歩道とストリートファニチャーを有する。上記①, ②の要素に加えユニークな舗装, 花売りスタンド, 他のストリートファニチャーでデザインされること), 最低6ftの歩行者ゾーン, 最大6ftの車道隣接ゾーン, 最大6ftのビルディングゾーンが確保される。ここでは18ftを超える分は歩行者ゾーンの拡幅に回される。(図1, 2)

(2) 2012年時点の歩道のゾーニング

2010年12月にサンフランシスコ市は「ベター・ストリート・プラン」を公表し, 翌11年1月に施行した。このプランは歩行環境の改善を図るためのデザインガイドラインを提示するものである。そのなかで次のような方向性が示されている。

街路のタイプを4分類(商業・住居・工業と複合利用・特別)15タイプに分けて, それごとにガイドラインを示している。そうしたうえで, 歩道は次の5つにゾーン分けがなされ, そこでの幅と利用が規定されている。1997年の「歩道」と相違点は歩道の拡張部分(Extension)を新たに組み入れたことで, より活用を充実させる余地を造り出している。(表2)

「ベター・ストリート・プラン」には5タイプのプロジェクトが用意されている。第一は活動的街路空間, 第二は緑化と雨水管理, 第三は歩行者の安全と交通静穏化, 第四は車道空間の再生利用, 第五は他の街路空間エレメントである。このなかで特に第一の「活動的街路空間」と第四の「車道空間の再生利用」の二つが本テーマと大きく関連する。

前者は, 街路環境の質はハードな部分だけでなく, その活性化させる利用とプログラムといったソフトの部分が重要である。具体的にはオープンカフェ(米国ではサイドウォークカフェあるいはアウトドアカフェと呼ぶことが多い)やパークレット(後述), 歩道上商品展示といった恒久的利用からストリートフェアやストリートアーティスト, プレイストリートなど一時的季節的なイベントとして

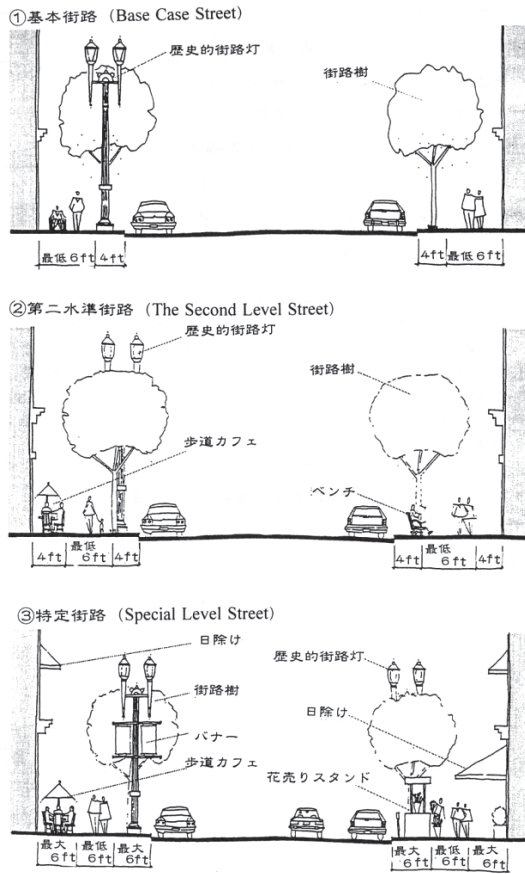


図1 街路 (Streets) のタイプ分類 (1997)

出典：The Planing Dept., City and County of San Francisco
「Destinationj Downtown/Downtown Streetspace Plan」 1995.6



図2 サンフランシスコ市の歩道のゾーニング

出典：City & County of San Francisco 「Sf better streets/A guide to making street improvements in San Francisco」

表2 歩道ゾーンとその利用

| ゾーン名 | 幅（○'はフィート，○"はインチ） | 利用 |
|------|---|---|
| 拡張 | ■パーキングレーンの幅 | ■道路装備，樹木，造園，街路灯，設備 ■パーキングレーンの柔軟な活用 |
| 縁 | ■0'（駐車レーン及び連続植栽のない所） ■2'（駐車レーン及び連続植栽のある所） ■2'6"（角度付き，直角駐車する所） | ■歩きやすい路面 ■非連続で垂直なエレメント，例えば街路灯，電柱，パーキングメーターなどで縁石から18インチの距離があること ■非連続の街路樹と樹木保護枠 |
| 屋外装備 | ■3'（樹木や造園を提供） ■4'（時速25マイルを超えて時速5マイル増ごとに1フィート増やす） ■より幅広（屋外装備/公共空間に必要とされる） | ■すべての道路装備や樹木，造園 ex. 街路樹，造園，交通停留所，街路灯，道路装備，公衆トイレ，ゴミ箱，自転車ラック，新聞ラック |
| 通行帯 | ■4' ADA（障害を持つアメリカ人法）や露地での最小値：道路幅員200フィートごとに通行帯5フィート拡張する ■6' 他の道路タイプ ■拡張（予想される歩行者通行量を受け止めるために） | ■障害物の除去；アクセス可能な歩行路面 ■吊り下げエレメント（>80インチ） ■木製スノコ（好ましくない） |
| 建物前面 | ■18"（46cm） ■2'+（商業や複合利用の街路） ■それ以内（連続セットバックしている所） | ■ディスプレイ，カフェの座席 ■間口に合わせた屋外装備 ■プランター（路面または地上） ■吊り下げエレメント |

注：1' = 1フィート = 30.48cm = 12インチ（1" = 1インチ = 2.54cm）

出典：「Guide to the San Francisco Better Streets Plan」& RELATED AMENDMENTS TO SAN FRANCISCO'S MUNICIPAL CODES ADOPTED DECEMBER 2010

の活用である。道路開放によるオープンカフェもここに位置づけられる。

後者（車道空間）については，サンフランシスコの道路面積は市域面積の25%を占め，市内の公園面積よりも多いものの，特に広い道路は有効に活用されていないので，自転車駐車場や生活露地，パークレットや道路開放などによって有効活用しようというプロジェクトである。

(3) 「カフェテーブルとイス」（サイドウォークカフェ）の設置条件

サイドウォークカフェを申請する人は下記のことを承知しておく必要がある。

- 1) ビジネス街の前の歩道は障害物が一切ない最小6ftの幅の通行帯を確保すること
- 2) 歩道上でテーブルとイスの設置が縁石スロープや建物へのアクセス，車道または火災避難アクセスを妨げてはならないこと
- 3) 歩道上でテーブルとイスの設置はすべての連邦，州，地方の法や規制に準拠すること
- 4) 追加資料と情報は公共事業局の命令や公共事業条例のなかに記述

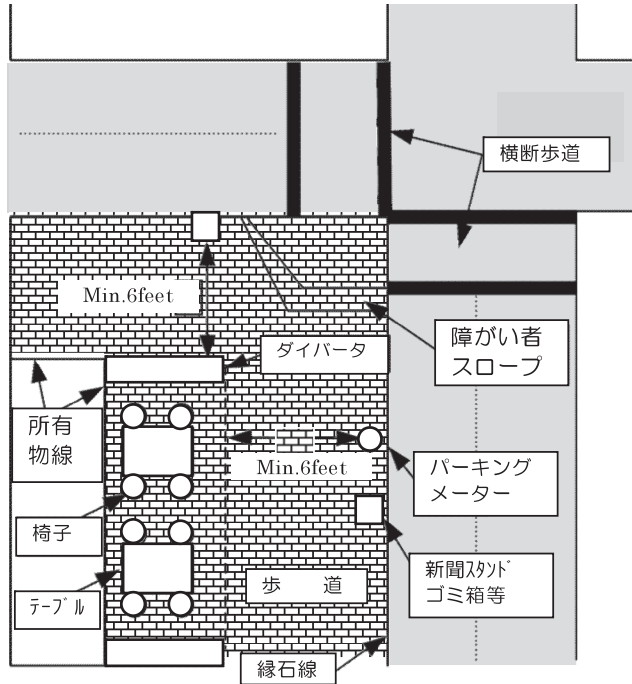


図3 カフェテーブルとイスの設置条件

出典：City & County of San Francisco Department of Public Works HP

一般論として歩行者通行帯は6ftのクリアランスが必要で、サイドウォークカフェを実施する場合は2ft以上の幅を確保する必要があるため、最低でも8ft（約2.4m）以上が必要となる。それより狭い場合は、公共事業局のチェックによる個別審査となる。

2.4 街路空間の有効活用

(1) 街路空間の有効活用

街路空間の有効活用のタイプは下表のとおりである。サイドウォークカフェのみならず、様々な活用方法があるとともに、その質を維持しつつ実施するために許可等の手続きを必要としている。

(2) サイドウォークカフェの実現手続き

申請者はテーブル、イス、ダイバータ、ゴミ箱の場所、店の入り口の場所を書き込んだ寸法入りのレイアウト計画図を提出しなければならない。その図に、敷地境界線、歩道の幅、駐車メーターや樹木のような既存の歩道上にある障害物、縁石斜面の位置、火災非常口、歩行クリアゾーンの正確な幅を記入しなければならない。さらに寸法と材料を書き込んだダイバータのタイプも提出しなければならない。(図3)

要望・計画条例・順守に基づき、当該エリアにイスを置くのがふさわしいかどうかのチェックがある。申請者が傷害保険(100万ドル)に加入していなければ、サイドウォークカフェが許可されない。

表3 街路空間を有効活用するうえでの許可の概要

| 改善のタイプ | 責任庁 | 関連する許可&申請 | 公聴会や立法手続き | 維持管理責任 |
|------------------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|--------|
| ブロックパーティー &ストリートフェア | 交通運輸部門間 スタッフ委員会 | 一時的なストリート 閉鎖の応用 | 交通運輸部門間 スタッフ委員会の公聴会 | 申請者 |
| プレイ（余暇）する 街路 | 交通運輸部門間 スタッフ委員会 | 一時的なストリート 閉鎖の応用 | 交通運輸部門間 スタッフ委員会の公聴会 | 申請者 |
| 屋外カフェ&レスト ラン席 | 公共事業省 | カフェテーブルとイス 許可 | — | 申請者 |
| 歩道上の商品展示 | 公共事業省 | ディスプレイの商品/ プロデュース許可 | — | 申請者 |
| ストリートアーティ スト ¹ | 芸術委員会 | ストリートアーティスト プログラムの応用 | — | 申請者 |
| 街路屋台 | 公共事業省 ² | 移動食品施設許可証 | — | 申請者 |
| | 計画 ³ | 一時使用許可 | — | — |
| 露店 | 交通運輸部門間 スタッフ委員会 | 一時的なストリート 閉鎖の応用 | 交通運輸部門間 スタッフ委員会の公聴会 | 申請者 |

1. サンフランシスコのストリートアーティストとしてライセンス取得

2. 公共通行権 3. 公共と民間の区画

出典：SF Better Streets 「A guide to making street improvements in San Francisco/Permit Summary Table」
(<http://www.sfbetterstreets.org/learn-the-process/permit-process/permit-table/>)

これは、従業員とサイドウォークカフェを使う人たち、サイドウォークカフェ以外の人たち、街路を通行する人たちが、傷害を受けた場合に保険から支払われる。それに入っているかどうかをチェックする。申請してチェックが終わった後に、レストラン等の窓に10日間その内容を公開する。何かあれば検討するが、何もなければそのまま手続きは進められていく。

車道区域にテーブルやイスを設置する場合は、公共事業局の承認を得た後に、公共交通局によって発行される臨時街路閉鎖許可承認を得なければならない。(表3)

(3) 申請料

申請料金は、新規申請が115.77ドル/年+6.33ドル/ft² (0.09m²)、申請更新は57.89ドル/年+5.34ドル/ft²である。30m²のサイドウォークカフェを設置した場合、初年度は年間27万円 (1ドル=120円として)、2年目からは22万円となり、それほど高い料金ではない。規則違反や他の問題があると公共事業局が違反チケットを切って指導が入るが、そうなると翌年からは115.77ドル/年+7.55ドル/ft²となる。面積あたりの料金が高くなる。先と同様に30m²のカフェとして計算すると32万円程度となるが、再度チェックをしたうえで適切な対応をとれば、元の金額に戻る。(表4)

2012年時点で、サンフランシスコ市で410ヶ所のサイドウォークカフェが許可されて実施されており、60ヶ所が検査中で留保されている。

表4 サイドウォークカフェ許可申請費用一覧*

| 区分 | 基本料金 | 面積料金 (ft ²) | 参考：30m ² の料金 (1\$ = 120円換算) |
|--------|--------------------|-------------------------|---|
| 新規申請時 | \$ 115.77 (121.00) | \$ 6.33 (7.00) | 27万円 (29万円) |
| 更新申請時 | \$ 57.89 (61.00) | \$ 5.34 (6.00) | 22万円 (25万円) |
| 違反後申請時 | \$ 115.77 (121.00) | \$ 7.55 (8.00) | 32万円 (33万円) |

*数字は2012年8月時点の料金。()内の数字は2014年7月1日以降の料金
出典：San Francisco Department of Public Works 「Fee Schedule」 Effective July 1, 2014
(<http://www.sfdpw.org/modules/showdocument.aspx?documentid=3275>)

2.5 新しい公共空間の活用—プラザ (Plazas) とパークレット (Parklet)—

(1) 目的は何か

この事業は、サンフランシスコ市には都市空間の25%は道路であることから、道路空間である公共空間を魅力あるものにするため、道路空間を変形していくことを通じて、①公共領域の再考、②商業の強化、③地域交流の育成を図ろうとしている。この事業を「Pavement (舗装) to Park (公園) プログラム (略してP2P事業)」と呼んでいる。

例えば、後述するパークレットの場合、今まで様々な場所で新しい公園を整備してきたが、資金と時間がかかるため、パーキングレーンを公園化することで、早く市民に公園空間を提供できることになる。この事業は1997年時点ではなかった事業であり、2009年から実施された新しい事業である。

(2) これまでの取組み結果 (2009年-2012年)

①プラザ

プラザの設置場所は、①通行権が十分に活用されない場所、②多すぎる自動車に割り振られる空間が多すぎる場所、③新しい公共空間の可能性のある場所、④歩行者の安全性が懸念される場所、を勘案して、道路を改良してプラザを創出するものである。

許可するにあたり、一時通行止め利用で様子を見たのち、1年間にわたる実証実験を経て、問題なしとの判断のもとで新しい道路形態が法的に担保され、実現することになる。

整備費用はおおむね1ヶ所平均5万ドルかかり、資金調達はケース・バイ・ケースであるが、官民複合資金を導入する場合もある。

調査時点(2012年8月)で具体的に実現した場所は、カストロプラザ、ナポリグリーン、サンノゼ・ゲレロパーク、ショープレイス・トライアングルの4ヶ所であったが、現時点(2015年5月30日)では、アニーアレイをはじめ新たに5ヶ所が整備されて、現在9ヶ所までに拡張されている²⁾。

②パークレット

【設置場所】

パークレットはパーキングレーン設置場所を公園化(公共オープンカフェやベンチなどの休憩空間、プランターや造園などの緑化空間)する事業である。しかし、パークレットはあくまでも公共空間としての位置づけであり、誰もが利用できるミニ公園である。よって、民間が占有することができ

米国西海岸3都市の公共空間活用の変化要因分析

舗装から公園へプロジェクト プラザ事業（サンノゼ・ゲレロパーク）



舗装から公園へプロジェクト（P2P）の一つであるプラザ事業である。これはサンノゼ・ゲレロパークの事例で、左上の写真（現地掲示板より）を見ての通り、自動車を進入させないゼブラゾーンを有効活用して公園化したものである。公園ゾーンにはアイボリー色で塗装してある。それほど質の高い空間ではないが、明らかに従前の空間よりも豊かな公共空間になっていることは確かだ。（2012年）

ない。通常のサイドウォークカフェのように飲食物をそこに直接サービスすることはできない（テイクアウトは問題ない）。

実施にあたっては、前述のプラザと同様に、一時的に設置し、実証実験期間を経て、許可を出す制度上の手続きで進められる。資金はホスト（民間スポンサー）が費用負担し、実現する。

調査時点（2012年8月）では、3ヶ所が申請中で、35が実施済みであるが（現時点[2015年5月30日]でのインターネットチェックでは現在46ヶ所に増加²⁾。実質的に50ヶ所整備されたが、うち4ヶ所はすでに廃止されている）、30ヶ所がデザイン検討中、そして150ヶ所以上が実施待ちの状態であった。

【申請費用と整備費用】

実施するための整備費用は次のとおりである。2台分のパーキングスペース（原則2台分が最低条件である）を使う場合は1,632.5ドル（1 \$ = 120円換算で20万円弱）、3つのパーキングスペースを使うと2,242.5ドル（同27万円程度）の費用負担であり、翌年の更新費用は221ドル（同3万円弱）と大きな負担ではない。

工事費用は民間（ホストと呼ばれる）負担であるが1ヶ所あたり0.7~1万ドル程度で、最大1.5万ドル（80~180万円程度）である。（表5）

表5 パークレット設置のための申請費用

| 内容 | 費用 |
|-----------------------------------|----------|
| ・申請基本料金 | \$ 791.0 |
| ・2つまでパーキングメーターの移設（パーキングメーターがある場合） | \$ 650.0 |
| ・設置前後の検査費 | \$ 191.5 |
| ・3つ以上のパーキングを使用する場合 | |
| ーパーキング3つ目から1つにつき追加される基本料金 | \$ 285.0 |
| ーメーター3つ目から1つにつき追加される移設料金 | \$ 325.0 |
| ■更新費用（2年目以降） | \$ 221.0 |

出典：San Francisco 「GREAT STREETS PROJECT」 Parklet FAQs
 (http://www.peoplepoweredmovement.org/site/images/uploads/ParkletDetailedFAQ.pdf)

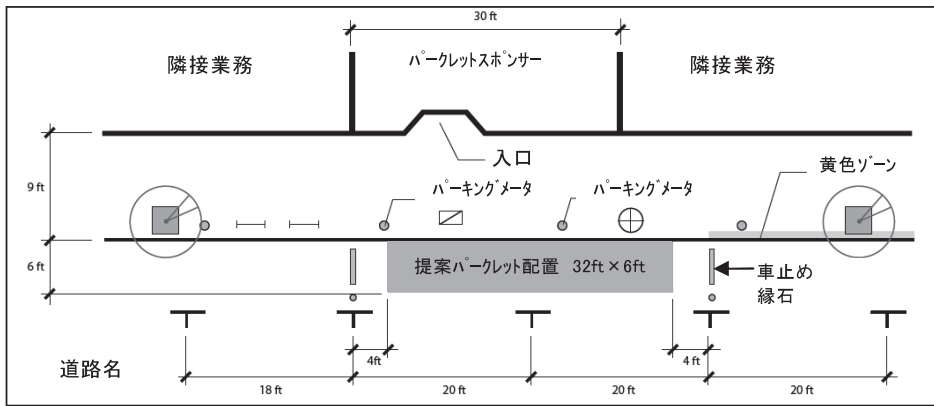


図4 パークレットの設置デザイン条件

出典：San Francisco 「PARKLET MANUAL」 Version2.2 2015. Spring P. 21（最新版）
 (http://www.sfdpw.org/index.aspx?page=1408)

舗装から公園プロジェクト「パークレット」事業の事例（2012年）



同一場所ではないが、パークレットの導入前（左）と導入後（右）のイメージ。パーキングメーターが撤去されて、オープンカフェが導入されている（2012年）

米国西海岸3都市の公共空間活用の変化要因分析



別のタイプのパークレット。スタンド型カウンターと隣接して自転車ラックにより構成されている。(2012年)



様々な他タイプのパークレット。左上はベンチ型、右上はカフェ型のタイプ。(2012年)



メインストリートであるパウエル通にあるパークレットの例。自動車メーカーのオーディがスポンサーとなって社会貢献事業として実施している。よってオーディのロゴは広告でなく、公共空間であるパークレットを提供することで社会貢献した者を顕彰するために設置されている。斬新なデザインで、距離の長いパークレットであるが、何台ものパーキングを取り壊して公園化している。歩道上にベンチを置くと人通りの多いところでは通行障害になるが、車道のパーキングレーンを潰してベンチ等を置くのでそのような問題は発生しない。(2012年)



サンフランシスコ名物の坂道沿いの美しい戸建住宅の町並み。その一角に造園型のパークレットが設置されている。奥に車庫があるため、車庫入れを阻害しないように自動車通路が確保されているが、通路の中央に植栽されているのも、一つのアクセントなのであろう。このなかに小ぶりの恐竜のデザインで剪定されている。(2012年)

【設置デザイン条件】

最大幅6ft、長さ20ft、隣接するパーキングスペースの境界線からのセットバック4ftが条件であり、パークレットの標準面積は次の図4で示すように $192\text{ft}^2 (= 32\text{ft} \times 6\text{ft} = 17\text{m}^2)$ となる。

排水は縁石に沿ってなされ、舗装上でのボルト付けは許可されない。

③裏通りと目的的土地でのオープンカフェ

1) 裏通りの4区分

裏通りの4分類は次のとおりである。(表6)

表6 裏通りの性格分け4区分

| 裏通り区分 | 内容 |
|---------|---|
| ①路地 | 周辺の街路より狭くて距離も短い道。交通量も少なく、街区内サービスが中心で構内的な感じがする道である。 |
| ②サービス路地 | 規模の大きいビルへのサービス自動車がアクセスする道。ビルの正面は荷下ろし場や窓なし、駐車場入り口などがある。 |
| ③通り抜け路地 | 歩行者の目的地間を結ぶ道。面するビルは比較的小規模で歴史的な建物であり、歩行者利用の小売りやサービス設備がある。 |
| ④目的的土地 | 非常にたくさんの歩行者が集まる場所に隣接した場所に位置する道。歩行者のための商業施設(多くは飲食)が様々あり、“場”としての雰囲気を出す。 |

出典：The Planning Department, City and County of San Francisco 「Destination Down-town/The Downtown Streetscape Plan」1995.6

2) 歩行者のための裏通りの利用促進

裏通りのなかで、特に歩行者環境に配慮しなければならないのは、③通り抜け路地と④目的的土地の2種があげられる。

③通り抜け路地では最低4ftの歩行通路を設け、歩道に空間的余裕がない場合はボラードで、余裕がある場合は街路樹で車道との境界を明確にしている。

裏通りの目的利用路地（その1）



上はユニオンスクエアの東に隣接する街区の裏通り（alley）でメイデンレーンと呼ばれる場所である。ここは昼（午前11時～午後6時。1997年調査では午前11時～午後2時30分であり、3.5時間延長されている）になると、設置された門が閉鎖され、自動車は一切通れず、歩行者のみ通行可能なレーンとなる。この門には「シャネルの大きな支援を受けてメイデンレーン協議会が提供するメイデンレーンゲート」と、スポンサーと管理者がプレートに明記されている。午前中にゴミ収集車や商品配達車が走行し、サービスを提供する。（2012年）



閉鎖されたゲート間にはオープンカフェが設置される。1997年には1ヶ所のみ営業であったが、今回はさらに1ヶ所増えて、2ヶ所になっている。車道上にテーブルとイスが並べられ、歩行者は既存の歩道を歩くことになる。飲食サービスはオープンカフェの前にあるレストランが提供する。（2012年）



1997年時点のメイデンレーンでのオープンカフェ。裏通り（露地）の活用方法として目的利用を図るタイプで、午後11時から午後2時30分までランチタイムカフェとして利用される。車道の活用で2012年と比較して大きく変わらないが、テーブルやイスの質が格段に良くなっている。自動車進入禁止時間が過ぎれば、テーブルやイス、パラソルを片づけて、一般車の走行が可能となる。（1997年）

裏通りの目的地的利用路地（その2）



都心部の東にある露地の自動車交通を排除して、常設的にオープンカフェを設置しているベルデンプレイス。ここでは3つのレストランがそれぞれのデザインのテーブルとイス、パラソルを並べて、落ち着いた雰囲気を醸し出している。歩行者は本来の歩道を通行する。（2012年）

④目的地的利用路地では、代替オープンスペースとしての利用を促進するため、自動車が閉め出され、その入り口には他と区別するために門が設置される。その内側では、装飾された舗装やバナー、屋外カフェ、屋台、プランターなども設置できる。メイデンレーン路地では11:00~18:00のみ両門を半開きにして自動車進入をさせずにオープンカフェで利用し、その時間帯以外ではテーブル、イス、パラソルは片づけられて、一般車の進入を許している。1997年時点では11:00~14:30の利用であったので、ランチタイムカフェと呼ばれていたが、15年の時間経過のなかでオープンカフェの設置時間は延長されている。

3. シアトル

3.1 概況

シアトル市はアメリカ合衆国の最北西に位置するワシントン州の最大都市である。都市人口63.5万人（2012）で、15年前の54万人（1997）より約18%の増加を見ている。ちなみに市域面積は369km²で名古屋市より一回り大きい規模である。シアトル都市圏人口は390万人（2012）であり、15年前の310万人（1997）より26%増であり、都市圏人口の増加が著しい。以前は農林業を中心とする都市であったが1962年の世界博覧会を契機に大きく変貌し、ボーイング社やマイクロソフト社を近傍に抱える大都市圏となった。最近ではシアトル系コーヒーが有名である。スターバックスの発祥の地であり、タリーズも本社をここに置いている。

3.2 公共空間利用への姿勢と課題

シアトル市は2009年に「シアトル歩行者マスタープラン」を公表している。このプランのビジョンはアメリカで最も歩きやすい都市にすることであり、4つの目標を掲げている。一つは歩行者の安全性の向上であり、交通事故を減少させること、二つは公約、サービス、配送、アクセス、投資の公平性を通じて、シアトルをより歩きやすい都市にすること、三つは健全なコミュニティを維持し、経

済活性化を支援する歩行環境を整備すること、四つに健康増進や病気予防にむけて、歩くことの重要な役割を周知すること、である。

歩きやすい都市の一つの都市装置としてオープンカフェ（ここではサイドウォークカフェ）が位置づけられる。

シアトル市の方針として公共空間利用を奨励している。それはサイドウォークカフェや屋台等は、ダウンタウンを活性化させるうえでも人々の安全性を確保していくうえでも、重要な要素であるとの認識を持ち、それらを促進しようとしている。シアトルでは1970年頃にイタリアからサイドウォークカフェなどのストリートライフの情報が入り、デザイン専門家の間で流行って、ダウンタウンに導入する素地が生まれた。そして、1980年代中ごろからエスプレッソバーやストリートカフェが増加してきた経緯がある。それが上述したシアトル系カフェに繋がっていく。

- 1997年当時の調査では、サイドウォークカフェを促進する手段等は十分でなかった。なぜなら、
- ①馬車や市電が走っていた19世紀の都心の状態が依然維持されているので、歩道幅員が不十分などころが多い
 - ②利用をコントロールする個別ルールを有していない（ただし、一般論としての条例はある。それについては後述）。ケース・バイ・ケースで対応しており、幅員、混雑度の数値的な評価システムがない
 - ③財政的裏付けもない
 - ④ゾーニングに関わる検査担当者はいるが、公共空間利用の検査担当者がいない。よって違反のサイドウォークカフェも多いと判断される
 - ⑤気候が夏場の2～3ヶ月に限定される
- があったからと言われている。

3.3 最近のサイドウォークカフェの許可条件を取り巻く状況（15年間の変化）

(1) 2007年の条例改正による申請期間の短縮

2007年に市長がウォークサイドカフェについてもっと簡便な手続きができるように条例改正を行った。そのときまではサイドウォークカフェを実現するにあたって建築局（Department of building = DOB）と交通局（Department of transportation = DOT）の両方から許可を得なければならず、その手続きに6ヶ月を要していた。春に手続きをしても実現には秋までかかる。

DOBが持っている条件とDOTが持っている条件が細かく異なり、双方の整合性がとれていなかった。そこでDOBの条件を外し、DOTだけの条件対応とすることで4～5週間（1ヶ月強）で許可を出すことができるようになった。

(2) 費用負担の軽減

申請するために費用は2,000ドルかかっていた。なぜなら、土地利用の現地調査を行わなければならない、そのための手続きに費用がかかるためである。面積規模に応じた費用負担は昔も今も変わらない。2,000ドルの費用は、今では300～600ドルとなり、かなり安価になった。

許可手続きを進める一方で、その期間を利用して地域住民への周知作業を行うようにすることによって許可申請期間の短縮化を図っている。

(3) 騒音問題と障がい者法

改訂後の2008年に最初の許可が出されたが、それはコンドミニアムの下にできたカフェであった。住民から騒音が出るのではとの懸念の声が上がったため、それに対処するため、吸音性の高い素材を導入して、両方win-winとした。カフェレストランのため、昼からしかオープンしていないが、音については夜10時までの規制とした。

サイドウォークカフェを設置するにあたっては、歩道幅としてどれだけのクリアランスがとれるかが一番重要なポイントである。それはアメリカの障がい者法で車椅子が通れる幅がないといけない規定がある。車椅子で行き来できる幅(5ft)を確保したうえで、以前はジグザグに通行できれば可としていたが、この条例改正でストレートに行ける幅(これを「歩行者視界廊下」と呼び、3ft以上)を確保するようにした。(図5)

ダウンタウンとそれ以外では確保すべき幅の数字が異なる。ダウンタウンは人々がたくさん行き来しているため、歩行帯の幅を広くとっている。障がい者にとって、テーブルやイスを固定することで、変動しない移動幅員が確保できるが、逆に、雪や雨が降ったりしたときは、それを中に引っ込める必要があるので、固定しないほうがいい。一長一短があり、そのバランスを配慮する必要がある。

(4) 屋外カフェの種類増加

15年間の変化の一つとして、従来の「サイドウォークカフェ」(Sidewalk Cafe)に加えて、より簡易な「テーブル&チェア」(Tables & Chairs)を新たに設けたことである。

【テーブル&チェア (Tables & Chairs)】

近隣の事業者がテーブルとイスを設置することができ、事業者が営業している間は、誰でもが利用できるものでなければならない。テーブルへのサービスは提供できないし、アルコールも飲むことができない。これは固定してはいけないし、営業が終了すればテーブルとイスは収納されなければならないものである。

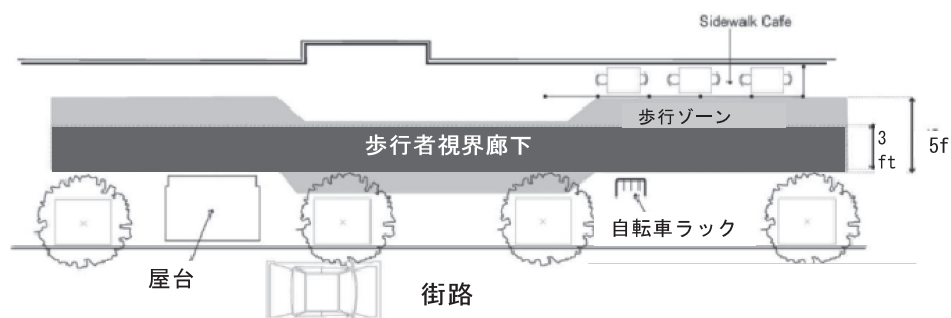


図5 歩道における歩行ゾーン(5ft)と歩行視界廊下(3ft)の考え方

出典：SDOT「Director's Rule 4-2011」

初年度許可申請費用146ドル、2年目からの更新は140ドルで、1ヶ所について1テーブルにつき2チェアまでとして、最大4テーブルまで許可される。パラソルは許可されない。

提出書類は①1年用許可申請書、②現地調査費用176ドル、③配置の寸法と利用可能な歩行クリアランスを示した敷地計画図、④傷害保険証書が必要である。

【サイドウォークカフェ (Sidewalk Cafe)】

テーブルへのサービスができ、アルコールも飲めるサイドウォークカフェの許可が得られる。一度取得すれば、近傍の事業者専用となり、手すりを設置しなければならない。

費用は申請審査費用で516ドル、年間許可料が146ドル+1.56ドル/ft²（この面積分が道路修繕費に充てられる）であり、その合計が初年度費用となる。

サイドウォークカフェは建物隣接型と歩道中之島型がある。州法でアルコールを出す場合は建物隣接型でなければならなかったが、2011年の法改正で中之島型でも可能になった。しかし現状ではまだ設置されていない。2008年には240件、2012年には286件と増えた。なお、このシステムはサンフランシスコにも導入されている。

サイドウォークカフェは下図の車線部分での設置は禁止である。(図6, 7)

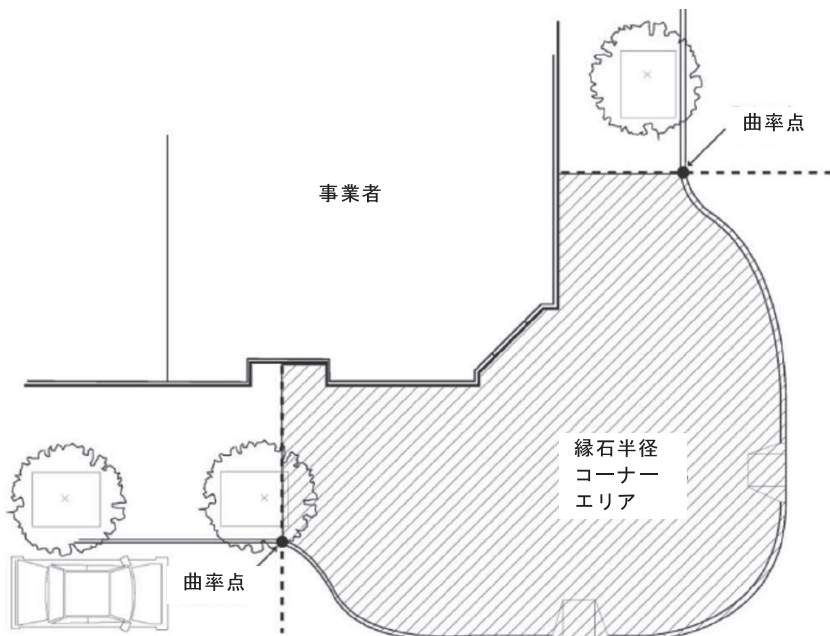


図6 歩道のコーナーにおけるサイドウォークカフェの設置条件1
出典：SDOT「Director's Rule 4-2011」

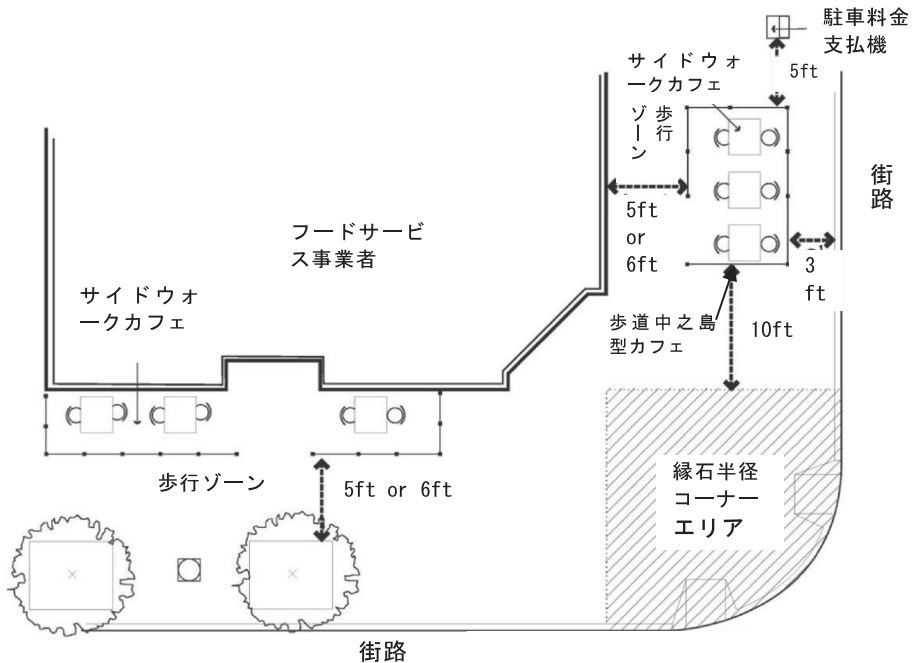


図7 歩道のコーナーにおけるサイドウォークカフェの設置条件2

出典：SDOT「Director's Rule 4-2011」

3.4 道路と歩道の利用に関する条例内容

市は条例で公共空間の利用に関わる様々な施設（サイドウォークカフェ、屋台、天蓋等、標識・バナー等）の取り扱いを規定しているが、ここでは特にサイドウォークカフェと屋台（行商）について条例内容を整理する。

詳しくは以下のとおりであるが、当局関係部署の許可手続きや関係住民の同意など、関係者は多岐にわたる。アメリカだからと言って、手続きが簡便であるようには思えない。

この条例は手続きのための条件が中心であり、具体的な数値は屋台の規模や公園・学校からの設置場所の距離に関してのみで、道路側の条件を数値的に示さず、具体的な道路名や具体的な施設周辺の区域設定を行う方式をとっている。

(1) 歩道のゾーニング

歩道を建物全面ゾーン（Frontage Zone）、歩行者ゾーン（Pedestrian Zone）、造園/屋外装備ゾーン（Landscape/Furniture Zone）のゾーンの3つに分けられている。（表7、図8）

(2) サイドウォークカフェ

建設・土地利用局長からの許可証なくして営業することは違法であり、営業期間、営業時間、酒の販売の有無について記述した申請書を提出しなければならない。

設置にあたっての必要条件として次のものがある。（表8）

表7 歩道のゾーニング

| 歩道区分 | 内容 |
|--|--|
| ①建物前面ゾーン (Frontage Zone) | 通行が保証されることを前提に、2ft以上あれば、サイドウォークカフェ、店舗入り口、小売り展示、造園などに活用される。 |
| ②歩行者ゾーン (Pedestrian Zone) | 中高容量の乗換え駅の近傍を除けば、6ft以上確保しなければならない。他のゾーンに入りこむことはできない。 |
| 造園 / 屋外装備ゾーン (Landscape/Furniture Zone) | 中高容量の乗換え駅の近傍を除けば5 + 1/2ft以上確保しなければならない。このゾーンの設置物は縁石から3ftをセットバックしなければならない。このゾーンは隣接道路からの緩衝帯であり街路樹や街路灯、消火栓などの設置場所となる。乗換えゾーンはこのゾーンに含まれ、乗客の待機、乗り降り、乗換え看板、囲い屋根、ゴミ箱、歩行照明がその内容である。 |



造園・屋外装備ゾーン 歩行者ゾーン 建物前面ゾーン

図8 シアトル市の歩道のゾーニング

出典：Seattle Right-of-Way Improvements Manual Chapter 4.11 (表7および図8)

3.5 利用のための手続きと対応

下記の手続きを踏んで、利用がなされる。

- まず建設・土地利用局に申請する。図面等で土地利用に適合しているかのチェックがなされる。
- 警察、消防、土木の各局のチェックを受け、近隣に告示される。
- 条例に合うよう調整がなされ、最終決定される。
- 毎年、再申請され、問題なければ許可され、問題があれば取り消しとなる。
- 歩道の改修を条件に許可する例もある。
- 占用面積により年間使用料を徴収している。

表8 サイドウォークカフェの設置条件

| 分類 | 内容 |
|----|---|
| A | A1 申請者がその建物の所有者または賃借人であって、カフェやレストラン、宿屋を経営しているものであること |
| | A2 サイドウォークカフェは歩道上を行き来する人々の通行を過度にそして不当に妨げないこと。そのために身障者連邦法による適合基準を満たすこと |
| | A3 サイドウォークカフェ区域は、シアトル市条例あるいはシアトル・キング郡公衆衛生局長またはその代理人に従って得られる飲食サービス営業許可が認める区域利用範囲内にあること |
| B | <p>局長は次の制限に加えて、適切と認める期間と条件を許可内容に含めることができる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ テーブルとイスの数と設置場所や利用時間と期間についての制限 ・ サイドウォークカフェとして利用しないときはその区域を片づけることへの要請、あるいは交通局長、警察署長や消防署長のような特定の市の関係者、あるいはその代表者からの要請 ・ 許可権者が歩道を清潔で安全な状態を維持していくための準備 ・ 近傍あるいは隣接の建物に配達の便宜を図る必要があるとき、申請者が歩道を片づけることへの要請 ・ サイドウォークカフェの照明や電飾に関する規制、騒音に関する制限、サイドウォークカフェと関連して使用される什器や設備の禁止 ・ このタイトルの条項に関わる保証債または条件付発効証書の公表 ・ サイドウォークカフェによって歩行者の行動様式が変化するならば、そのところを調整するために、あるいは身障者連邦法を遵守するために、すぐ周辺の歩道への修繕費を予算計上すること ・ 利用終了後の歩道の復元 |
| C | 市によって正式認可されないうちに、サイドウォークカフェに関わる歩道空間において、舗装をはがしてはならないし、歩道面を混乱させてはならないし、どんな恒久固定物も設置してはならないこと |
| D | <p>申請者がこの条項、実行ルールまたは許可された期間や条件に違反するなら、建設・土地利用局長または交通局長は認められた許可を保留するか、取り消してよい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ アルコールを出すオープンレストランはワシントン州酒類コントロール委員会の許可条件によりまわりを囲うこと ・ 身体的傷害、死亡、障害や備品等の損傷に備えて、公的傷害保険に入ること ・ 申請者はサイドウォークカフェの期間や条件を守り、歩行のために歩道を清潔にまた安全な状態を維持すること、また交通局長や警察署長、消防署長などから片づけるよう指示されたなら、そうしなければならないこと |

出典：シアトル市役所にて入手した資料 「STREET AND SIDEWALK USE」 「Chapter 15.16 SIDEWALK CAFES-15.16.040 Terms and conditions」 を翻訳し、理解しやすいように一覧表にまとめている。

米国西海岸3都市の公共空間活用の変化要因分析

テーブル&チェア (Tables & Chairs)



典型的な Tables & Chairdear (T & C)。4つのテーブルを最大限として1テーブルに2つのイスを設置することができる。誰でもが座れるパブリックオープンカフェである。名古屋のオープンカフェも、「公共休憩施設」と銘打っていて、考え方は同じである。より公共性の高い施設であるため、飲食サービスやアルコールの提供は禁じられている。それゆえ、申請費用(\$146)や使用料(\$140)はともに安い。(2012年)

サイドウォークカフェ (Sidewalk Cafe)



典型的な Sidewalk Cafe。許可条件を守れば、どこでも誰でも置くことができる。屋外のテーブルとイスのほうが屋内より密度が高く、店舗経営上はできるだけ多くの席数を増やすことが課題である。この設置者はレストラン業者が多い。そこではサービスも提供し、酒類の提供も得られる。申請審査費用で516ドル、年間使用料が146ドル+1.56ドル/ft²である。

シアトルも坂道の多い都市であるので、デッキを使って水平の台をつくった上に、カフェを設置している。(2012年)

4 ポートランド

4.1 ポートランドの概況

ポートランド市は西海岸に面し、オレゴン州の最大都市である。人口は46万人（1992）から約58万人（2010）と、18年間で26%の増加率であった。都市圏人口も157万人（同）から230万人に増加し45%の増加率で、郊外のほうの人口増加率が高くなっている。オレゴン州の55%をこの都市圏が占めている。

ポートランド市は、以前は名古屋空港と直接結んでいたため、名古屋市民にとってその都市名はよく耳に都市名だったが、今は就航していないため、降り立って観光するほどなじみ深い都市ではない。1997年当時はポートランド市都心部のトランジットモールや都心内無料の公共交通（トライメット）の導入、さらには都市成長境界線を設けて成長管理していきながらサスティナブルなまちづくりをめざしている都市ということから、専門家の間では注目の都市の一つとなっていた。

4.2 サイドウォークカフェの実施経緯（15年間の変化を含めて）

サイドウォークカフェは1978年に都心でトランジットモールを整備してから、流行してきたと言われている。サイドウォークカフェを整備することによって、人々は屋外に出るようになり、衆人環視という点で、屋外の安全性が向上することになったようだ。

サイドウォークカフェは1982年にシンプルな原則の下、10ドルの申請費用で実施された。歩道上に新聞自動販売機など様々なものが設置されてきたので、1994年にそういったものを総合化する制度を市は策定した。各種自動販売機は各種別々のプロセスで許可が出されていたので、1994年にそれらを統合化した。アメリカ憲法で保障されている「表現の自由」に抵触するため、新聞自販機を規制するのは難しい。そのため、規制見直しに関して3年の時間をかけた。1997年調査では、その内容での規制と許可ということになる。

2008年に新聞や屋台、サイドウォークカフェなどの個別の手続きでなく、統合するとともに、サイドウォークカフェの許可手続きを見直し、市議会の了解も得た。その視点は規制の強化でなく、利用を促進するものである。それまでは歩道で障害物を置かないクリアランスの幅を統一していたのを、これを機に地域によって変化を持たせた。また、サイドウォークカフェのゾーンやストリート・ファニチャーを置くゾーンを位置づけた。

4.3 サイドウォークカフェの空間条件

(1) 最新の空間条件

許可されるサイドウォークカフェは次図の条件を満足していることが必要である。歩道幅員によって歩行ゾーンの幅も変化し、また1997年時点ではなかった「視覚的に遮るものがないゾーン（Clear Visual Zone）」が加わった。その幅は最小2ftを確保しなければならない（道路に2%以上の勾配があると4ftになる。これは連邦政府によって規定された最低要求条件）。ポートランド市も同様の規定があるが、シアトル市は「視覚的に遮るものがないゾーン」が2ftとポートランド市の3ftよりも条件が

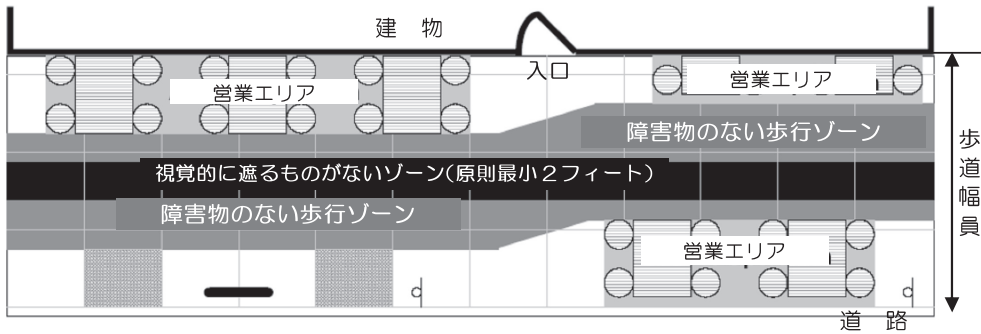


図9 サイドウォークカフェの空間条件

出典：City of Portland Bureau of Transportation 「SIDEWALK CAFE PERMIT Information and Application」 Ver. 2010/1/1 Ver. 2014/20159

表9 歩道幅員別障害物のない歩行ゾーン最小幅

| 歩道幅員 (私有地から縁石までの距離) | 障害物のない歩行ゾーン 最小幅 |
|------------------------|--------------------|
| 8フィート未満 | 不許可 |
| 8フィート以上 10フィート以下 | 5フィート6インチ |
| 10フィート超 15フィート未満 | 6フィート |
| 15フィート以上 | 8フィート |

出典：City of Portland Bureau of Transportation 「SIDEWALK CAFE PERMIT Information and Application」 Ver. 2010/1/1 Ver. 2014/20159

緩和されているが、障害物のない歩行者ゾーンの幅員はポートランドのほうが厳しい。(図9, 表9)

(2) 1997時点の空間条件⁴⁾

原則的に東西道路では12ft以上の歩道で、南北道路では15ft以上の歩道で許可されているが、例外的にホーソン地区の9ftの歩道(東西道路)では許可されている。また、設置するにあたり、例えば12ft歩道の場合、設置/植栽ゾーンに何もなければ、6ftの歩行者通行ゾーンを確保して、残り6ftをカフェとして利用することも認められる。

サイドウォークカフェは敷地前面ゾーンに設置しなければならないが、ここでも例外的に設置/植栽ゾーンに配置している場合がある。ダウンタウンのモリソン通11~12番街にかけては18ftの歩道があり、路面電車が通り自動車通行禁止で、人通りも少ないことから許可されている。

デザインについては特にガイドラインを持っているわけではない。むしろオーナー側で商売に反映するので適切に対処しているのが現状である。

サイドウォークカフェを設置して大幅な売上増(5千ドル/日)につながった店舗も現れてきている。敷地前面ゾーンで花やスナックの売場を拡張できるよう行政側で検討していた。

4.4 サイドウォークカフェの許可申請費用

最新のサイドウォークカフェ設置費用（2013年7月時点）には2種類のタイプがある。一つは許可申請時費用、もう一つは年間許可費用である。

許可申請時費用の合計額は200ドルの基本料金に加えて5.50ドル/ft（営業しているエリアの間口直線距離）である。営業直線距離は市の担当者が測って決定する。申請時にまず50ドルが支払われ、不許可でも返済されない。許可の場合は200ドルの残金である150ドルが一括払いされるか3分割払いかの選択が可能である。

年間許可費用の合計額は100.00ドルに加えて2.75ドル/ft（営業しているエリアの間口直線距離）となる。

2012年調査の時点では2010年1月の「サイドウォークカフェ許可情報と申請」で実施されていたが、その変化は次のとおりである。3年半で大幅に値上がりしている。（表10）

2008年に許可申請時費用を10ドルから150ドルに値上げした。2008年以前のサイドウォークカフェは面積に関わらず10ドル/年・箇所の使用料を支払うことになっていた。当時のサイドウォークカフェにかかわる年間費用が6.1万ドルかかり、10ドルでは4.4%しかカバーできなかった。それを値上げすることで11万ドルの収入を得ることで、スタッフ等の費用は賄えることができた。2008年時点の申請数は258件であったが、2012年8月時点で600件を超えていることから、値上げしても市

表10 許可申請費用の変化

| | 2010年1月時点申請費用 | 2013年7月時点申請費用 |
|---------|------------------------|------------------------|
| 許可申請時費用 | \$ 150.00 + \$ 4.50/ft | \$ 200.00 + \$ 5.50/ft |
| 年間許可費用 | \$ 75.00 + \$ 1.50/ft | \$ 100.00 + \$ 2.75/ft |

資料：City of Portland Bureau of Transportation「SIDEWALK CAFE PERMIT Information and Application」Ver. 2010/1/1 Ver. 2014/2015

1997年時点のサイドウォークカフェの実態（その1）⁴⁾



都心部のオープンカフェの典型例。建物に沿ってテーブルが配置されるオープンカフェは原則的に建物側に配置し、道路側は特定の場所以外許可されない。他都市に比べて、ポートランドの都心はすっきりしている。街路樹と大きめのプランター。



都心の道路は車道側から①縁石ゾーン、②設置/植栽ゾーン、③歩行者通行ゾーン、④敷地前面ゾーンの4つに区分され、レンガの濃淡で表現している。②では花売りなどの露店が、④ではオープンカフェか、店舗の商品陳列か、看板か、どれか一つを選択して利用できる。

米国西海岸3都市の公共空間活用の変化要因分析

1997年時点のサイドウォークカフェの実態 (その2)⁴⁾



椅子とテーブルから許可範囲をはみ出ている。一番奥の女性はイスを大きくせり出して、通行のじゃまをしている。



平日の昼間でもいつもこれくらいの人がオープンカフェを利用している。これは車道側にもテーブルとイス、パラソルを設置している例である。



都心からバスで30分ほど行った郊外にあるホーソン通の商店ゾーン。歩道幅員は9ftしかなく、その道路標識や電話ボックス、ゴミ箱、街路樹、そして電柱が林立している。平日の昼間でもいつもこれくらいの人がオープンカフェを利用している。これは車道側にもテーブルとイス、パラソルを設置している例である。

2012年時点のサイドウォークカフェの実態 (その1)



都心部を流れるトライメット側のマリナ近くのカフェ。ここは歩行者専用道路なのでゆったりとカフェエリアが確保されている。

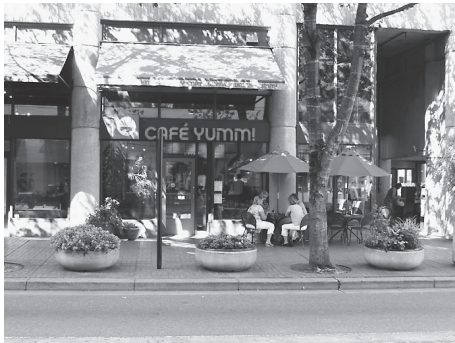


都心部にあるやや狭い歩道上のウォークサイドカフェであり、道が狭くてもアウトドアでの飲食を好む国柄がある。

2012年時点のサイドウォークカフェの実態（その2）



1997年時点では車道側でのサイドウォークカフェは原則認められなかったが、2008年の改正でそれが可能となった。道路側と建物側でカフェの雰囲気を変えている。



1997年の写真と類似の風景を掲載した。プランターや植栽ゾーン、通行帯とカフェゾーンが明確に分かれている。

都心のトランジットモールにあるキオスク。キオスクは固定され、公共性の高い施設として位置づけられている。



サイドウォークカフェに座った人々の顔・顔・顔……。周りで人々が歩いても、屋外なら気にならず、仲間たちとのコミュニケーションに熱中している。気分を自由にしてくれる空間のようだ。

民に受け入れられている。

4.5 新たな動き ストリートシート (Street Seats)

(1) ストリートシート事業の開始

ストリートシートは、パーキングレーンに一時的な台座を構築できる交通局のプログラムであり、サンフランシスコのパークレットと同じ内容である。この台座は縁石と同じ高さに設置される。レストランに対してのみ申請が可能で、屋外座席の追加や人々が立ち止り、座り、飲食をとるなど、市民生活を豊かにするために公共空間として提供されている。歩道空間を車道側に拡張していくものである³⁾。

この事業は2012年にパイロット事業が行われ、2013年から本格事業として始まった。

(2) 許可申請コストと建設コスト

許可にかかる費用は下記の表11のとおりであるが、申請費用に加えて、パーキングメーター収入に外とする費用を負担しなければならないうえに、建設コストがさらに加わる。前者は場所にもよるが2,000～7,000ドル、後者は不明であるが、サンフランシスコ並みとするなら、1ヶ所あたり7,000～10,000ドル程度（最大1.5万ドル）と予測される。これだけのコストを負担しても、レストラン側の利益は上回るがゆえに、申請箇所が出てくる。2014年対応の申請が10ヶ所出てきている。

表11 2014年のストリートシート許可費用

| 対 象 | 料 金 |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| 全申請基本料金 | \$500.00 |
| 台座のためのカフェシート許可（該当する場合） | \$105/ft（典型例：1パーキングスペース\$2,100） |
| メーターの損失財源（該当する場合） | ～\$2,000-\$7,000,（場所により異なる） |
| 追加発生費用（該当する場合）（トラック荷捌きゾーン変更のような看板変更） | ～\$150-\$500,（場所により異なる） |

出典：City of Portland「2014 Street Seats Program Overview」2014.3

5. まとめ

以上、米国西海岸のサンフランシスコ、シアトル、ポートランドの3都市の屋外空間、特に道路を中心とした活用を、1997年と2012年との比較のなかで、どのように行政や市民の対応が変化していったのか、その共通点と相違点について、現地調査と行政担当部署へのヒアリングによって情報を収集し整理した。

このなかで明らかになったことは次のとおりである。

①公共空間の活用の明確な位置付けと対応

どの都市も公共空間を活用するにあたっては、交通系のマスタープランを策定して、歩行環境を整

えることが地域の活性化に資するとともに、衆人環視による屋外空間の安全性の向上が図られ、人々の健康にとってもよいことを明らかにしつつ、歩行環境の一層の改善を図ってきている。そのなかで、公共空間は大きな役割を担い、多目的な利用を促進することで、その目標は実現しようというものである。公共空間を市民や事業者に開放することで町や人々が活性化する地域振興の視点を持っている。

おおむね、どの都市でも公共空間（ここでは道路空間）の多目的利用を促進するために、複雑だった申請手続きをシンプルにしている。費用については負担軽減を図るシアトルと応分の負担を求めるポートランドに分かれるが、前者が以前は過大負担で後者が過小負担であるので、相場に合わせる形で是正している。この収入の使途は、担当スタッフの人件費（申請手続きや現場調査）や道路修復に回し、歩行環境改善を促進するための一助としている

②道路空間活用の多様性の担保

歩行者の休憩や語り、飲食に供するサイドウォークカフェも、従来の申請者が専用するカフェだけでなく、シアトルではさらに申請費用等が安く、誰でもが座れるテーブル&チェア（T & C）を新たに設定している。ただし、テーブルへのサービスは提供できない（アルコールも飲むことができない）。最大4テーブル8チェアまで設置可能である。このようなもう一つのカフェ空間が設置可能となった。より市民や観光客が都市生活を楽しめるように申請メニューを増やしている。

さらに車道に設置されたパーキングレーン（2つ以上のメーター駐車場）を活用して、サンフランシスコでは小公園的活用（造園・ベンチ・カフェ・自転車スタンド等）ができる「パークレット（Parklet）」を新たに導入し、またポートランドでは同様にレストランに対してのみ申請可能な座席数拡大（ベンチやカフェ）ができる「ストリートシート（Street Seats）」を新たに導入している。この発想は、既存の歩道の活用という視点を超えて、車道空間へのカフェ等の拡張であり、道路全体の空間再配分という視点を持っている。これもT & Cのように、民間が空間を占有できず、誰でも利用できる公共空間であることを特徴としている。

民間の自己負担ながらも市民に開放するT & Cやパークレット、ストリートシートはこれからの新しい公共空間活用の道を示している。名古屋のオープンカフェは民間が格安の占用料を支払いながらも、誰でもが利用できる公共休憩施設として利用されている。パークレット、ストリートシートの展開は、名古屋にとって参考になる事例である。

③歩行環境の一層の改善

歩行環境の改善を図るために、前述のT & Cやパークレット・ストリートシートもそうであるが、さらに歩行者通行ゾーン（障害物は一切置かない）の幅員を拡張するとともに（量的拡大）、従来は曲がりくねった歩行者通行ゾーンでも幅さえ確保すればよかったが、今日、シアトルやポートランドでは直線的な非障害物通行帯（視界廊下あるいは視覚的非遮断通路）を設けて、障がい者等の歩行者の安全性を高めている（質的充足）。

公共空間（道路空間）の多様な利用を促進する一方で、社会的弱者に対する対応をより強化するこ

とによって、「公共性」の持つ意味を具現化している。この視点は公共空間利用の拠り所とすべき内容である。

【謝辞】

最後に3つの都市のサイドウォークカフェやパークレット等の行政担当者に対し、貴重な情報と資料を提供していただき、ここに謝意を表す。

欧州3都市と同様に、今回の調査においても北原理雄千葉大学名誉教授とともに実査を行い、助言をいただいた。また、青山公三京都府立大学名誉教授には本調査において通訳をしていただくとともに、実査において協力を得た。ここに記して謝意を表す。

(本研究は「都市政策プロジェクト研究」[2014年3月]で取りまとめたものをベースに、加筆・修正して研究論文としてまとめたものである。)

参考資料

【注釈】

- 1) 参考文献(1)を参照
- 2) プラザおよびパークレットの設置場所は<http://sfgreatstreets.org/parklets/>を参照
- 3) 筆者はストリートシーツの写真を撮っていないが、海外参考文献(15)で確認できる。
<https://www.flickr.com/groups/pdxstreetseats/>
- 4) 国内参考文献(2)から引用

【国内参考文献】

- (1) 井澤知旦〈2014.10〉「欧州3都市の公共空間活用の変化要因分析—オープンカフェ活用を中心とした15年間(1997/2012)の変化—」名古屋学院大学論集(社会科学編) VOL 51-2
- (2) (株)都市研究所スペース〈1998.3〉「欧米のオープンカフェを支える制度的背景—公共空間の有効活用によるにぎわいの創出と都心活性化にむけて—」名古屋世界都市景観会議'97実行委員会
- (3) 加藤浩司・渡辺直・井澤知旦・北原理雄〈2000.4〉「欧米における街路空間の公共利用制度に関する研究—6都市のオープンカフェ運用を事例に—」『日本建築学会計画系論文集』第530号, PP. 185-192
- (4) エルファディンク ズザンネ・卯月盛夫〈2003.4〉「ドイツにおけるオープンカフェの法制度とその運用に関する研究—15都市を事例に—」『日本建築学会計画系論文集』第566号, PP. 97-104
- (5) 保井美樹〈2003.4〉「BID: 米国と日本」『都市計画』242号, PP. 47-50
- (6) (財)都市づくりパブリックデザインセンター編著〈2007.5〉『公共空間の活用と賑わいまちづくり』学芸出版社
- (7) Jan Gehl 北原理雄訳〈2014.3〉『人間の街 公共空間のデザイン』鹿島出版会

【海外参考文献】

《San Francisco》

- (1) San Francisco Pedestrian Strategy 〈2013.1〉 Prepared by the Mayor's Pedestrian Safety Task Force
- (2) Fuad Sweiss 「“How You Can Rethink Your City's Public Realm”」 Department of Public Works/City &

County of San Francisco 2010.8

- (3) City & County of San Francisco 「sf better streets/A guide to making street improvements in San Francisco」
- (4) City and County of San Francisco Department of Public Works Bureau of Street-Use and Mapping 「Application for Revocable Street-use Permit」
- (5) City and County of San Francisco Department of Public Works Bureau of Street-Use and Mapping「Parklet Permit」
- (6) City & County of San Francisco Department of Public Works HP
- (7) http://pavementtoparks.sfplanning.org/plaza_projects.html
《Seattle》
- (8) CITY OF SEATTLE Department of Transportation 「Seattle Permits CAM2503 Sidewalk CaféPermits」
2012.4
- (9) CITY OF SEATTLE Department of Transportation 「Director’s Rule 4-2011」 2011.8
- (10) CITY OF SEATTLE Department of Transportation 「Seattle Permits CAM2501 Sidewalk and Plaza Street-Food Vending」 2012.4
《Portland》
- (11) City of Portland Bureau of Transportation 「SIDEWALK CAFÉ PERMIT Information and Application」
2010.1
- (12) City of Portland Bureau of Transportation 「SIDEWALK CAFÉ PERMIT Information and Application」
2013.7
- (13) <http://www.portlandoregon.gov/transportation/59158>
- (14) City of Portland 「2014 Street Seats Program Overview」 2014.3
- (15) <https://www.flickr.com/groups/pdxstreetseats/>

【ヒアリング対象者】（肩書は2012年8月時点）

| 都市名 | 部署 | 肩書 | 氏名 |
|----------------------------------|---|---|------------------------|
| City and County of San Francisco | Planning Department | Senior Planner, Current Planning | Tina B. Tam |
| | | Planner/Urban Designer | Paul Chasan |
| | | Planner Environmental Planning | Kei Zushi |
| | Department of Public Works Bureau of Street-Use and Mapping | Junior Engineer Division of Street-use Permits | Clinton Choy |
| City of Seattle | Seattle Department of Transportation Street Use Division | Manager Right of Way Management | Brian de Place |
| | | Right of way Policy & Legislative Advisor | Angela Steel |
| | Seattle Department of Transportation Policy and planning Divison | Planning and Urban Design Manager | Kevin O’Neill, AICP |
| City of Portland | Bureau of Transportation Development & Capital | Program Manager-System Development Charges | Richard Eisenhauer |